

# EL ECO DE EXTREMADURA.

PERIÓDICO DE INTERESES MATERIALES.

Año II.

Se publica los días 6, 12, 18, 24 y 30.  
Su precio, en Cáceres, por un trimestre 14 rs., por un mes 5; fuera 18 rs. por trimestre. Cada número suelto 2 reales.  
PRECIOS DE ANUNCIOS. Los suscritores 25 céntimos línea, los no suscritores 50 id.  
PRECIOS DE COMUNICADOS. — Un real línea.

Viernes 6 de Diciembre  
de 1861.

Se suscribe en esta Capital en la Redacción y administración, calle de la Audiencia núm. 9. Fuera en casa de nuestros corresponsales ó remitiendo el valor de la suscripción, en sellos de franqueo, al Administrador del Periódico.

Núm. 64.

## ADVERTENCIA.

Recomendamos á nuestros suscritores de esta provincia se sirvan satisfacer sus descubiertos, sin quieren tener opción al magnífico regalo que en otro lugar dejamos anunciado. Obran ya en poder de nuestros corresponsales los recibos de las cantidades que deben abonarse hasta el 30 del corriente mes, y debe tenerse presente, que el suscriptor que no recoja su correspondiente recibo antes del día 15 del mismo, pierde todos sus derechos y quedará excluido del número de ellos, que publicaremos, conforme con lo ofrecido, el día 15 próximo venidero.

Los señores suscritores, del partido de esta Capital, y de fuera de la provincia, remitirán á la administración de este periódico el importe de su abono, hasta la fecha antes dicha, si quieren tener opción á nuestro regalo.

Encargamos nuevamente á los señores corresponsales, que para el día 15 nos remitan la liquidación de la cobranza que hayan verificado, con devolución de los recibos que en dicha fecha obren en su poder.

## FERRO-CARRIL.

El resumen del presupuesto de gastos de construcción del ferro-carril directo á Talavera de la Reina por Trujillo, publicado en el Boletín oficial de 18 del corriente es un documento curioso, notable é instructivo; y bien merece que sobre él llamemos la atención de todos los extremeños, deduciéndole un ligero comentario, como apéndice ó continuación del que vió la luz pública en el último número de *El Eco*.

El precio medio por kilómetro de todo el ferro-carril, incluso el material móvil, accesorio, es de 1.017,106 rs.; y con esto dicho se está que la línea en proyecto es una de las más caras de España.

Este resultado no ha sorprendido á nadie. Hace tiempo se anunció ya que el gasto sería de un millón por kilómetro, es decir, 200.000 rs. más de lo que suelen costar los ferro-carriles subastados ó construidos dentro del Reino. Pero asusta verdaderamente la enorme cifra á que asciende el presupuesto de la 2.ª sección, y mayormente si se compara con el de la 1.ª y 3.ª. El precio por kilómetro en la primera sección que debe comprender (aunque no se espresa) desde Talavera á Naval-moral ó Almaraz, es de 399.975 rs. que con el material móvil ascenderá á 491.928. El de la 3.ª, de Trujillo á Cáceres (así lo presumimos) es de 692.720 rs. que con el material móvil subirá á 800.000 próximamente. Pero el de la 2.ª asciende á 2.561.072 rs., á lo que deberán añadirse, cuando menos, cien mil para el mobiliario; de modo que la referida sección, que ha de comprender desde

Trujillo á Almaraz, cuesta á razón de 14 millones 768.716 rs. por legua.

Esto ya ha sorprendido aun á aquellos mismos que conociendo el país, no se hacían ilusiones sobre la posibilidad de pasar el Tajo por las inmediaciones de Almaraz.

Para la ciencia no hay nada imposible. Se quiso pasar el Tajo por Almaraz, y la ciencia contestó: Ahí están los planos de dos puentes de hierro; con una longitud de 780 metros. Costarán 26.046.289 rs. Se quiso vencer á la misma naturaleza, salvando los riveros del Tajo, y las alturas del puerto de Miravete, y la naturaleza quedó vencida por el poder del ingenio humano; pero ese triunfo costará 30.176.720 rs., necesarios para la perforación de las sierras. Puentes y túneles, importan según datos oficiales, en la 2.ª sección, 56.223.009 rs.

Ahora recordamos haber dicho alguna vez, cuando en medio de aquellos que se hacían cuentas galanas, levantamos una voz severa y desapacible, anunciando que el primer silbido de las locomotoras sería el fatídico anuncio de la ruina de estos pueblos, recordamos haber dicho, que con todo el producto neto de la desamortización no había bastante para pasar el Tajo. La elocuencia brutal de los números, como diría un escritor francés, vino en ayuda de nuestra predicción, y quedó cumplida.

Es también muy notable la diferencia de precio que se fija á estas obras en las dos provincias de Toledo y Cáceres. En la primera el gasto por cada kilómetro es de 491.928 rs. En la segunda de 1.192.493 rs.

De modo que si el producto kilométrico anual llega á 35.000 rs. (lo que no esperamos) según se presupone en el cálculo de rendimientos y la tercera parte del capital invertido se amortiza por subvención, como se indica, resultará: Primero: que la subvención en los 30 kilómetros que recorre la vía dentro de la provincia de Toledo será de 163.976 rs. por kilómetro, y el beneficio de los capitales, deducido el 1 por 100 de amortización, no bajará del 10 por 100. Segundo: que en la provincia de Cáceres, en todo desdichada, la subvención por kilómetro subirá á 397.497 rs., y el interés del capital, deducido también el 1 por 100 de amortización, bajará al 3 por 100.

Pero creemos que el autor de esos proyectos se equivoca al suponer que por costumbre viene otorgándose á las empresas constructoras una subvención equivalente á la tercera parte del coste. Esto se entenderá respecto á las líneas de gran movimiento, como la del Norte, la de Alicante, la de Barcelona; pero en vías de importancia secundaria la subvención debe ser mucho mayor. En el ferro-carril de Ciudad-Real á Badajoz excede del 40 por 100, y en las líneas portuguesas, cuyo accidentado solar se asemeja al de Extremadura llega al 50 por 100.

En el de Cáceres á Talavera no habrá licitadores á ningún precio; por que falta el movimiento comercial, que es la vida de los ferro-carriles, y en cambio abundan las obras de fábrica: es como una gran casa sin alqui-

leres. Pero damos por supuesto, y concedemos, que un capitalista osado, ó una empresa malquista con sus intereses, acomete el construirla; y se contenta con el 40 por 100 de subvención, y aun con el 33; y sobre esta base vamos á fundar algunos cálculos.

La vía recorre dentro de la provincia de Cáceres una extensión de 131 kilómetros, que cuestan 180.012.598 rs. de consiguiente la subvención deberá ascender á la suma de 72.005.183 rs. Añádase á esto 36.000.000 que importará, cuando menos, la del trozo desde Cáceres á la frontera de Portugal, y conoceremos, de una manera aproximada, la cantidad con que el Estado ha de ayudar á la empresa; á saber 108.005.183 rs.

Ahora, y á la vista de esa cifra, viene á cuento una pregunta.

Después de subvencionada ampliamente la línea general del Guadiana, que establece las comunicaciones de Madrid con Lisboa, y que ha de abrirse á la circulación en todo el año de 1863, desde Ciudad-Real á la frontera, ¿estará el Gobierno dispuesto á pagar por subvención de otra línea internacional á Lisboa, en el trayecto que recorre dentro de esta provincia, 103.005.183 rs.? Tanto abundan los ferro-carriles en el Reino, y tanto sobran los caudales en el Tesoro para que el Gobierno, no hallando en qué invertirlos, les aplique á abrir un doble camino á Portugal?

Vamos á otra cosa.

De los 108.005.183 rs. la tercera parte, cuando menos, ha de satisfacerse por la provincia: esta es regla general, que no ofrece un solo caso de excepción. Y no vale escusarse alegando que se trata de una línea general de primer orden: sea de primero ó de segundo orden, todas las líneas de servicio público llevan este gravamen á las provincias interesadas. De consiguiente, pagaremos en este concepto 36.001.728 rs. en el modo y forma que establece la ley general de ferro-carriles, es decir, que el Gobierno entregará obligaciones á las Empresas, con un interés de 6 por 100, y la provincia le reintegrará el interés.

¿Cómo haremos ese reintegro? Con la tercera parte del 80 por 100, de propios ofrecida por los pueblos para subvención de la línea? Esto es imposible. Algunos pueblos no han ofrecido nada; y siendo el servicio general, debe serlo también la carga. Nadie duda ya que el caudal de propios ni puede, ni debe gastarse en subvención de ferro-carriles. Esta es una verdad que ha brotado en medio del debate como un rayo de luz. El buen juicio, y la clara inteligencia de los extremeños, se ha enamorado de esa verdad, que vale más que un tesoro. A haber sido conocida antes, no se hubieran concebido proyectos quiméricos. No contando con el producto de la desamortización, se hubiera esperado á que el ojo perspicaz, y el finísimo olfato de las compañías de crédito y de los hombres de negocios, hubieran venido á buscar el interés y la ganancia en el único trazado en que pueden hallarla.

¿Cómo, pues, se pagará la subvención? No hay más que un medio: el de imponer recargos sobre toda riqueza contribuyente. Pues sépase que esos recargos, para reintegrar



el interés de las sumas anticipadas por el Gobierno serán de 1.960.103 rs. anuales.

Otra pregunta.

Si el Gobierno, lo que no es de esperar, en obsequio de la provincia de Cáceres otorgase una doble vía á Lisboa, y la subvencionase con 108.005.183 reales, que serán más de 150.000.000, si se agrega el trozo de Madrid á Navalmoral, después de este desembolso ¿estaría propicio y dispuesto á favorecernos con 50 millones más, que muy pronto le iremos pidiendo para la línea trasversal? ¿No es de temer que á tan repetidas exigencias el Gobierno asustado nos cierre las arcas del Tesoro, y que la gran vía Extremeño-Castellana, que es toda nuestra esperanza, y por la cual suspiran todos los extremeños, se quede en proyecto? ¿No hay algo de inocencia y candidez en aquellos que creyendo posible que el Estado, sin tener en cuenta los derechos adquiridos; y los intereses creados por otras empresas promueva y subvencione la construcción de dos líneas á Lisboa, estiman fácil y hacedero que también subvencione dos líneas de grande estension en la provincia de Cáceres, cuando hay veinte provincias que no tienen ninguna?

Y si la provincia de Cáceres se impone la carga de 1.960.103 rs. anuales, para subvención de la primera ¿no es de temer que se halle imposibilitada de construir la segunda, y que carezca de lo necesario por haber gastado su dinero en lo supérfluo?

¿Porqué, pues, se despiertan en el sencillo y honrado pueblo extremeño esperanzas que no han de verse cumplidas? ¿Porqué, se le habla de construir ambas líneas, la directa y trasversal, si los actos de sus directores y consejeros conducen necesariamente, y contra su propia voluntad, á imposibilitar la segunda?

Pues yo os digo á la vista de ese proyecto y de esos números, tan elocuentes, tan instructivos, y de ese proyecto que ahora se exhibe desprovisto de galas, en su espantosa realidad, que no hay, que no habrá en algún tiempo, otro ferro-carril posible más que el trasversal Extremeño-Castellano.

Esta línea trazada por las corrientes del comercio, marcada por el dedo de Dios en la dirección de las montañas y los ríos, no suscita dificultades ni obstáculos, no lastima derechos adquiridos, no afecta intereses creados, tiene el apoyo de las Empresas, la patrocina el Gobierno, el alto comercio, la alta propiedad, la ama el país, nace robusta y viable, nadie la hostiliza, vosotros mismos, aunque errando en los medios, haceis mérito de apoyarla.

¿Qué falta, pues, para llevarla á ejecución y que sea muy pronto una espléndida realidad?

Solo falta que unamos nuestros comunes esfuerzos: que el fuego del patriotismo nos anime á todos y disipe la funesta preocupacion de algunos, hija de un espíritu de consecuencia, que en adelante merecería el nombre de terquedad. Que abandoneis, en fin, ese malhadado proyecto de línea directa contra el cual, anatematizado y condenado ya por la opinion pública, la ciencia acaba de pronunciar su fallo imparcial, soberano é inapelable.

Abadía y Noviembre 24 de 1861.

RAFAEL GONZALEZ.

LEEMOS en *La Correspondencia de España*,

«Varios diputados á Cortes de las dos provincias extremeñas celebraron hace pocos días en el salón de presupuestos del Congreso una reunion para tratar de la importante cuestion del ferro-carril extremeño-castellano. Uno de los ingenieros de la empresa de la vía del Norte asistió también á esta conferencia y dió varias esplicaciones referentes al indicado proyecto sumamente satisfactorias, manifestando entre otras cosas que los estudios del trazado que partiendo de Avila pasando por Salamanca, Béjar, Plasencia é inmediaciones de Cáceres para empalmar en Mérida con la línea de Badajoz, no ofrecen

las dificultades que han supuesto sus adversarios; y que los planos, memoria y presupuesto se hallarian muy pronto en disposicion de ser presentados al gobierno.»

### RAPIDA OJEADA sobre Extremadura, su pasado, su presente y su porvenir.

(Continuacion.)

#### XI.

*Poesia.* La edad media fué una época espiritualista y galante, y por consiguiente en ella habia de cultivarse y se cultivó el divino arte de la poesia. Los musulmanes con su imaginacion de fuego, con su suave clima y con su cultura, tuvieron distinguidos poetas y poetisas. Valadata, hija del rey Mohamad Billa, fué, segun un célebre escritor, otra Safo en sus pasiones y conceptos: Maria Alfaisuli semejó á Coriza; Aischa, Labana, Sofia y Abassa, fueron memorables por sus talentos poéticos y por sus aventuras amorosas; pero como el objeto eleva al genio, como el talento consiste en descubrir las armonías, siendo la condicion de la mujer árabe en general tan degradada, y prestándose poco á la sublime inspiracion las costumbres de ellos, su poesia carece de naturalidad en los afectos, de verdad en las imágenes, y de filosofía y sentimiento. Recrea, mas no commueve,

Los godos también pulsaron el laud de las musas, siendo el poema del Cid, escrito á mediados del siglo XII, la primera obra en su género que se conoce de aquella época, y no obstante que su lengua era informe, dura y viciosa, y no se conocian aun la medida ni las consonancias, no carece de mérito. Desde entonces empezó á mejorarse: Alfonso X, Berceo y Lorenzo, en el siglo XIII; Macias, el infante D. Juan Manuel, Ayala, el marqués de Santillana, Juan de Mena y otros en los XIV y XV, sino produjeron composiciones enteramente perfectas, á nuestro débil juicio sus cantos son superiores á los de los árabes. La primera comedia representada en España lo fué en 1412 la que compuso el marqués de Villena.

*Arquitectura.* Desmesurados elogios se prodigan á la árabe con sus delgadas columnas, sus cornisas formadas por dobles y triples órdenes de canecillos, sus agimeces, sus arcos dísticos, sus lindos frisos menudos, esbeltos y afiligranados adornos y elegantes formas, y los extranjeros examinan con predileccion y admiran los pocos monumentos que de ella nos quedan, particularmente la Alhambra de Granada y la catedral de Córdoba. (1)

Con justicia ciertamente se alaba este orden arquitectónico; pero no la hay en la exajeracion ni en postergar á él esas magnificas construcciones del bizantino y gótico que poseemos, obra de los siglos á que nos referimos, porque contra los decantados alcázares de filigrana, podemos oponerles magestuosos palacios y templos de la más elegante arquitectura griega, y mucho más sólidos, pues es un hecho demostrado que no era la estremada solidez la cualidad dominante de la árabe, que segun unos fué sirofenicio-pérsica y dió á la gótica la ojiva y los agimeces, sus principales distintivos, y segun otros fué tomada de la bizantina y de la gótica perfeccionándola con caprichos de su viva fantasia.

Hasta mediados del siglo XII prevaleció el estilo bizantino, hijo del griego puro, y desde entonces floreció el gótico que se cree importado ó al menos perfeccionado por las cruzadas.

Entre los infinitos monumentos que se conservan de ese periodo, y que sobre más históricos, son más solemnes, hablan más al corazón que los simétricos árabes, nos contentaremos con citar, la catedral de Santiago comenzada en el siglo IX, los capiteles bizantinos de la antigua basilica de Santa Leocadia de Toledo; el monasterio de San Pablo del Campo en Barcelona, tipo de la arquitectura bizantina, por Wifredo el Velloso, Conde de Barcelona en 911; el de San Pedro el Arlanza, también de la escuela bizantina, principiado por el Conde Fernán-Gonzalez en 912; el alcázar de Segobia en el siglo XI, trazado por Alfonso V; el de Toledo en 1085; el monasterio de S. Juan de Ortega á principio del siglo XII; la catedral de Leon en 1181, perteneciente al primer estilo gótico como lo fué la de Tarrago-

(1) Empezada á construir para mezquita en 786.

na en 1140; el convento de Santa Clara de Burgos (primera de clarisas en España) comenzado en 1213, del más sencillo y primitivo estilo ojival; la catedral de Burgos, empezada en 1221, por San Fernando y que es del segundo orden gótico más grande y vigoroso; el puente de Toledo sobre el Tajo, reedificado por el arzobispo Tenorio que construyó así mismo á sus espensas y terminó en 1388 el del puente del Arzobispo y la catedral de Pamplona en 1401. La ventaja, pues, en arquitectura es de los godos.

*Pintura.* En la edad media hasta el siglo XII siguieron estos la escuela bizantina que estuvo más en auge que en las demás naciones, pues entonces no habia escuelas alemanas, holandesas ni españolas; se perfeccionó en los siglos trece y catorce, como lo prueban las buenas pinturas que existen, ó ha pocos años se conservaban en la cartuja de Scala-Dei en la falda del Mont-San, ejecutadas en los mismos. Los árabes no alcanzaron tanto, ni sabemos de perfectos modelos suyos en esta bella arte.

V. M.

(Se continuará.)

### GACETILLA.

**ERRATA.** En algunos ejemplares de nuestro número anterior, apareció equivocada la suma de las cantidades suscritas á favor del inventor del Ictineo, D. Narciso Monturiol. En los ejemplares que se cometió esta errata, aparece la suma de 1,663 rs., debiendo ser la de 1,765.

**FOTOGRAFIA.** Cada día se obtienen mejores resultados en este difícil arte por el fotógrafo que entre nosotros lo cultiva. Los retratos para cuadros y targetas, hechos por el Sr. Lucenqui, que sin cesar llegan á nuestras manos, reúnen al completo parecido esa entonacion dulce, suave y llena de vida, que solo puede conseguirse disponiendo de excelentes conocimientos artísticos. Damos nuestro más cordial parabien al Sr. Lucenqui, por los adelantos que alcanza y le distinguen en su arte.

**DESCUBRIMIENTO.** La industria va á adquirir una sustancia de uso universal y destinado á producir efectos utilísimos. Sabido es que los caracoles grandes tienen á la estremidad del cuerpo una vejiguilla blanquecina llena de una sustancia espesa y gelatinosa. Si después de haberla extraído del cuerpo del animal se aplica á los bordes de dos fragmentos de porcelana ú otros cuerpos duros, apretándolos fuertemente el uno contra el otro, adquieren una adherencia tal, que se romperán antes de desunirse. Es preciso dejar á esta cola tiempo para secarse.

**RESEÑA.** Los numerosos pedidos que constantemente estamos recibiendo de la publicada por el Director de nuestro periódico, sobre los proyectos de ferro-carriles de Extremadura, y la circunstancia de haberse agotado la edicion que se dió á luz en principios del mes anterior, nos obligan á imprimir una segunda edicion de este trabajo, que damos en las columnas de *El Eco* para que puedan conocerlo todos nuestros suscritores.

### SECCION OFICIAL.

#### AL PÚBLICO.

Por orden de la Superioridad de 25 de Noviembre se ha dispuesto que los días de la salida de los buques conductores de la correspondencia entre la Peninsula y las islas de Puerto-Rico, Santo Domingo y Cuba, cuyo servicio empezará en el año próximo, sean los siguientes.

De Cádiz los días 10 y 25 de cada mes.

De la Habana el 15 y 30 id. id.

El Administrador interino.—Enrique de Soto.

#### BOLETIN DE VENTAS DE BIENES NACIONALES.

##### BIENES DE CORPORACIONES CIVILES.

##### Propios de Talavan.

Remate en quiebra, para el 31 de Diciembre en esta Capital, Madrid y Garrovillas.

Núm. 1618.—Una dehesa nominada Baldío de la Jara, término de Talavan. Linda: saliente, la dehesa de propios de Monroy; Mediodía, la misma; Poniente, dehesa boyal y Juana Moreno, y Norte las dehesas de Quebradas y Chistes y heredades de dominio particular. Consta de 3.000 fgs. de mala calidad, pobladas de madroña, brezo, lentisca, romero, arbolaga y otras semillas. La tasán en 120 000 rs. en venta y 2.000 en renta; se capitaliza en 45 000 y se subasta por los 120 000 reales.

##### Propios de Alcántara.

Tercera subasta en quiebra, para el 31 de Diciembre en esta Capital, Madrid y Alcántara.

Núm. 3296.—Un terreno á pasto y labor, titulado



Cuartillo del Bodegon, en el baldío de la Jara, término de Alcántara. Linda: Poniente, arroyo del Bodegon; Oriente, la Sierra; Mediodía, aguas de la montaña, y Norte, el río Tajo. Consta de 384 fgs. de marco real. En esta finca hay 6 fgs. de tierra en que el derecho de labor pertenece a dominio particular y los demás distantes a referidos propios. Lo tasán en 335.000 rs. en venta y 12.500 en renta; se capitaliza y subasta en 281.250.

*Propios de Cabanas y sus anejos.*

Remate en quiebra, para el 31 de Diciembre en esta Capital, Madrid y Logrosan.

Núm. 3149.—La dehesa de Navezuela, nominada Valle del Bre. o, entre las sierras de Guadalupe. Linda: Oriente, la Villuerca y jurisdicción de Cañamero; Poniente, término de Colana; mediodía, el de Cañamero, y Norte, terrenos particulares de los vecinos de este último pueblo. Consta de 1.601 fgs. 11 celemines de marco real con 18.400 robles y alcornoques de todas clases; su suelo áspero y pedregoso, poblado en su mayor parte de brezo enano, ó quirala, jara, madroñera, mataña, brezo común y rebollar. Los productos consisten en pastos altos y bajos para cerdos, cabras, vacas, y una pequeña parte de labor, y la cruzan algunas sendas tan difíciles y penosas que hacen costosa la extracción de maderas. La tasán en 62.540 rs. en venta y 3.758 en renta, capitalizándose por la que produce de 2.054 en 46.215 y se subasta por los 62.540 reales.

No son objeto de la venta las heredades muradas que existen en esta finca, así como las que hay abiertas llamadas Labrados.

*Propios del partido de Montánchez.*

Remate para el 31 de Diciembre en esta Capital, Madrid y Montánchez.

Núm. 2168.—Una dehesa llamada Castillejos, término de Arroyomolinos de Montánchez, procedente de los terrenos de Zafra y Quebrada, que correspondieron al extinguido sesmo del partido de Montánchez; linda: Oriente, la dehesa de la Parrilla, jurisdicción de Almorharin; Sur y Oeste, la de Mérida, y Norte, camino de la Degollada. Consta de 3.277 fgs. de marco real de tercera calidad; en que están incluidas 180 fgs. que no se enagenan, y 72 fgs. que ocupa la cañada denominada Luenga, para el paso de los ganados trashumantes. Se halla poblada de monte pardo de jaras, lentiscas, madroñera, etc., estando solo exento lo que ocupan las citadas propiedades y cañada, que es el valle único de la finca, dividiéndola en dos porciones próximamente iguales. El arbolado de encina se halla diseminado en distintos puntos y podrá ocupar reunido convenientemente una superficie de 500 fgs.; cuyo arbolado de diferentes calidades y dimensiones se encuentra en un estado poco favorable para la producción, tanto mas cuando la mayor parte se halla en los terrenos particulares distribuidos en la dehesa; cuyas servidumbres y la de la cañada tiene que respetar el comprador; la tasaron en 602.200

reales en venta y 22.410 en renta, capitalizándose por su producto de 3.740 rs. en 81.150 y se subasta por las 602.200 reales.

*Propios de Berrocalejo y Valdeverdeja.*

Remate para el 31 de Diciembre en esta Capital, Madrid y Naval Moral de la Mata.

Núm. 3050.—Una dehesa denominada Cardenilla, término de Berrocalejo. Linda: Oriente, la Cardenilla del Gordo; Mediodía, dehesa del Bañuelo; Poniente, propiedad particular, y Norte, la Parrilla. Consta de 203 fanegas, 8 celemines, 45 estadales y 6 metros cuadrados de marco real. Tiene la servidumbre del cordel que se dirige al Puente del Conde. Se tasa la labor cada tres años, y la bellota y yerbas en venta en 211.111 rs. y en renta en 9.500 se capitaliza y subasta en 213.750 rs.

*Propios de Majadas.*

*En quiebra.*

Núm. 3441.—Un pinar denominado de la Ollilla, término de Majadas. Linda: aliente y Mediodía, el baldío denominado de Majadas; Poniente, y Norte, dehesa de la Ollilla, Vega del Cañal y Ojarancera. Es de 450 fgs. de marco real, pobladas de pinos, y 40 fgs. en el interior de monte pardo con algunos robles y alcornoques; su terreno es de inferior calidad, y en atención a ser imposible, contar el número positivo de pinos por la espesura de sus criaderos, los clasifican una parte de primera clase, dos de segunda y tres de tercera. Lo tasán en venta en 589.000 rs. y en 20.000 en renta; se capitaliza en 450.000 y se subasta por los 589.000 reales.

Por lo no firmado, el Secretario de la redacción,  
MANUEL MUÑOZ BELLO.

## SECCION DE ANUNCIOS.

### HOJALATERIA DE MATEO HURTADO.

Portal empedrado número 41 Cáceres.

En este establecimiento acaba de recibirse un gran surtido de los géneros siguientes, á precios sumamente económicos.

#### ÚTILES DE COCINA.

Bateria completa de cocina con ollas de todos tamaños.—Cazuelas para asar.—Peceras para idem.—Cazos y sartenes.—Calderitos y calderetas.—Espumaderas.—Parrillas.—Tostadores de café.—Peroles de todos tamaños.—Platos y fuentes.—Soperas y tazas.—Coladores para salsas.—Azucareros.—Moldes para flanes.—Jarros para agua.—Moldes para cortar pastas de diferentes figuras.—Hachas pequeñas.—Chocolateras y cafeteras.—Teteras de todas clases.

—Cocinillas económicas para campo.—Tostadores para castañas.

#### SURTIDO DE LUZ.

Quinqués de todas clases, colgantes y de mesa.—Capuchinas económicas.—Lamparillas para habitaciones de dormir.—Palmatorias de bronce y cristal.—Candeleros de idem.—Pantallas de todos tamaños.—Porta pantallas de metal.—Boquillas para pantallas.—Apura cabos y apagadores.—Bombas de cristal colgantes.—Candeleros de pared lisos y labrados.

#### OBJETOS VARIOS.

Adornos dorados.—Floreros para sala.—Jaulas de canario, de sala y ordinarias.—Galerías.—Remates para cortina.—Brazos y argollas para idem.—Adornos para muebles.—Catres de hierro de todos tamaños, con mosquitero y sin él.—Cunas.—Calentadores de cama.—Braseros y alambreras para los mismos, doradas y comunes.—Palanganeros.—Cuelga ropas de uno, cuatro y cinco brazos.—Llaves de bronce de todas dimensiones.—Cascabeles para collares.—Esquilones y campanillas de todos tamaños.—Llamadores de idem.—Bombas para pozo.—Tubería y planchas de plomo.—Cinc en plancha.—Chapa de latón de todos gruesos.—Plaqué para reverberos.—Surtido de cristales planos.—Id. de toda clase de piezas de lata.

NOTA. Se admiten encargos de todas clases de fundiciones de metal y de todo lo que sea concerniente al establecimiento.

#### Arriendo.

De la casa, sita en el Postigo, núm. 16, que correspondió á D. Agustín Matos, hoy concursada para pago de sus acreedores se arriendan varias habitaciones. Las proposiciones se harán al Administrador del concurso D. Manuel Muñoz Bello, que admitirá y adjudicará á la persona que mayores ventajas proporcione al concurso

Editor responsable.—D. SANTIAGO MUÑOZ BELLO.

Cáceres -1861. Imp. de los Sres. Bello, hermano y socio

que se imprima de salvación ó de muerte para nuestro bienestar futuro.

Los adelantos de la época han llegado en tropel á Extremadura, y han llegado para ocasionar una revolución completa; pero una revolución regeneradora, fecunda en gérmenes de verdadera prosperidad. Aquí, donde apenas existen las vías de comunicación, que son, por decirlo así, el alma del comercio, el medio más seguro de fomentar la riqueza de los pueblos, aquí, se piensa y se discute acaloradamente el establecimiento de una línea férrea, que desarrolle la industria, la agricultura, el comercio y las artes, casi desconocidas entre nosotros.

De un solo golpe quiere recuperarse el tiempo perdido; de un solo vuelo remontarse á la elevada cima de la moderna civilización europea.

Y como para que los hechos sean la explícita manifestación de ese vehemente deseo, todo se emprende á la vez, todo se quiere construir á un tiempo mismo, carreteras, caminos vecinales y ferro-carriles, las tres necesidades más perentorias de Extremadura, porque una vez satisfechas, el acrecentamiento de nuestra riqueza será una consecuencia precisa, lógica, infalible.

Pero á la hora de entrar en la realización de esas colosales ideas, sentimientos en su origen muy laudables, dividen la opinión de los hijos del país, y una parte de estos acaricia hoy descabellados proyectos, que lejos de facilitar la marcha progresiva que hemos emprendido, son la rémora de nuestros más importantes adelantos.

La mayoría del país pide una línea férrea trasversal: á la que se fijan por límites el N. y S. de la Península; una línea de utilidad pública, conocida por la denominación de BÉRICO-EXTREMEÑO-CASTELLANA.

La minoría pide una línea internacional, de servicio general; una línea directa, que naciendo en Madrid debe morir en Lisboa.

Las ventajas de esta vía se reconocieron hace ya mucho tiempo y Extremadura toda anhelaba su construcción.

No han trascurrido muchos años, en 1855 los diputados de Cáceres y Badajoz sostuvieron en las Cortes Constituyentes el proyecto de ese ferro-carril, tan beneficioso en aquella época. Desgraciadamente, el resultado de la discusión fué

## BREVE RESEÑA

sobre los ferro-carriles proyectados en las provincias de Extremadura.

POR

D. FRANCISCO LIBERAL Y CABRERA,

Segunda edición.

CACERES:

Imp. de los Sres. Bello, hermano y socio.

1861.



# A LOS SUSCRITORES DE EL ECO DE EXTREMADURA.

## GRAN REGALO DE PASCUA.

La Empresa de este periódico, deseando hacer una manifestacion de gratitud á sus constantes favorecedores, ha dispuesto regalarles, para la próxima pascua, un billete de la lotería moderna, que ha de jugarse en Madrid el día 24 del corriente, y cuyos tres primeros premios son: de cuatro millones, dos millones y medio millon.

Creemos que nuestros suscritores apreciarán en cuanto vale el sacrificio de esta Empresa, que pone al alcance de todos la opcion á esos magníficos premios, que la generalidad mira como otros tantos imposibles, porque no dispone de la fortuna necesaria para desembolsar MIL REALES, que es el precio de cada billete.

El número del que esta Empresa se ha apresurado á tomar, tan luego como se han recibido en la administracion de loterías, es el siguiente:

# 11.913.

Para tener opcion al premio que con este billete podemos obtener, es necesario que nuestros suscritores cumplan las condiciones que hemos insertado en nuestros números anteriores.

Publicamos á continuacion la certification ó nota expedida por la Administracion de loterías, que es la garantía más segura que de la compra del billete podemos ofrecer á nuestros abonados.

Administracion general de Loterías de la provincia de Cáceres.—Núm. 501.—Se ha expendido en esta Administracion á la Empresa del periódico *Eco de Extremadura* un billete, núm. 11.913, para el sorteo que ha de verificarse en 24 del corriente. Cáceres 6 de Diciembre de 1861.—Antonio Montero y Gonzalez.

## BREVE RESEÑA

### sobre los ferro-carriles proyectados en las provincias de Extremadura.

Las provincias de Extremadura atraviesan hoy esos momentos críticos que alcanzan todos los pueblos, cuando están á punto de decidirse las graves cuestiones llamadas á fijar un desconocido porvenir.

Hasta ahora se ha mirado con criminal desden el pasado, el presente y el porvenir de este férax suelo. Del pasado solo nos quedan gloriosos recuerdos de nuestra perdida importancia; montones de ruinas que con fría impiedad se abandonan á la destructora accion de los siglos; cenizas ya que el viento esparce, arrastrando en sus alas hasta la santa memoria de nuestros más brillantes acontecimientos. Del presente se quiere disponer bajo el influjo de pasiones raquificas, que pretenden dar ensanche á los intereses particulares, menoscabando el interés de una generalidad inmensa. Del porvenir nada es posible fijar: la resolucion que se dicte por el Gobierno de S. M. acerca del asunto que de algun tiempo á esta parte ha despertado más la atencion del país, será el sello